

(12)特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局



(43) 国際公開日
2005年4月7日 (07.04.2005)

PCT

(10) 国際公開番号
WO 2005/030633 A1

(51) 国際特許分類⁷: B66F 9/065, B60K 17/04

Hajime) [JP/JP]; 〒2291193 神奈川県相模原市田名
3000番地 三菱重工業株式会社 汎用機・特車事
業本部内 Kanagawa (JP).

(21) 国際出願番号: PCT/JP2004/013612

(74) 代理人: 光石俊郎, 外(MITSUISHI, Toshiro et al.); 〒
1070052 東京都港区赤坂一丁目9番15号 光石法律
特許事務所 Tokyo (JP).

(22) 国際出願日: 2004年9月17日 (17.09.2004)

(81) 指定国(表示のない限り、全ての種類の国内保護が
可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR,
BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM,
DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU,
ID, IL, IN, IS, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT,
LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI,
NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG,
SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ,
VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(25) 国際出願の言語: 日本語

(26) 国際公開の言語: 日本語

(30) 優先権データ:
特願2003-335196 2003年9月26日 (26.09.2003) JP

(71) 出願人(米国を除く全ての指定国について): 三菱重
工業株式会社 (MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES,
LTD.) [JP/JP]; 〒1088215 東京都港区港南二丁目16番
5号 Tokyo (JP).

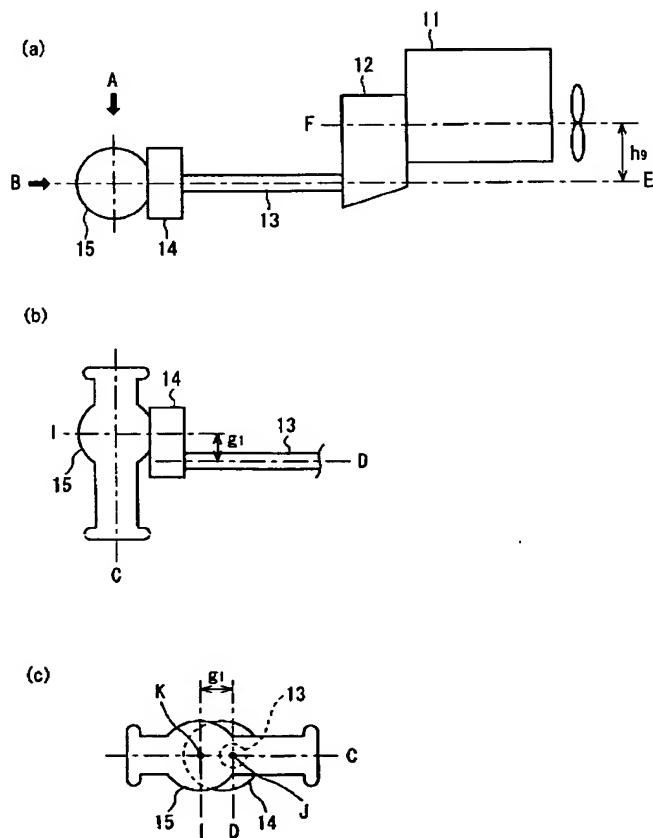
(72) 発明者; および

(75) 発明者/出願人(米国についてのみ): 辻一 (TSUJI,

[続葉有]

(54) Title: REACH STACKER

(54) 発明の名称: リーチスタッカ



(57) Abstract: A reach stacker, wherein a spreader and a boom for performing the holding, movement, and transshipment of a container and installed over a frame to lower the height and the gravity center of a vehicle, a transfer (14) is installed near a front differential (15) driving a front axle, and a power from an engine and a transmission (12) disposed at the rear of the vehicle is transmitted to the transfer (14) through a propeller shaft (13). Also, the rotating center (I) of a bevel gear fitted to a front differential (15) may be offset relative to the lateral center (D) of the vehicle forming the rotating axis of the propeller shaft (13) to connect the bevel gear to the propeller shaft (13) through the transfer (14).

(57) 要約: 車高を低減し、重心を低くしたリーチスタッカを提供する。そのため、コンテナの保持、移動、積替え作業を行うスプレッダ、ブーム等をフレームの上方に有するリーチスタッカにおいて、フロントアクスルを駆動するフロントディファレンシャル (15) に近接してトランスファ (14) を設け、車両後方に配設されたエンジン (11) 及びトランスマッision (12) からの動力を、プロペラシャフト (13) を介して、トランスマッfia (14) に接続する。又、プロペラシャフト (13) の回転軸となる車幅方向の車両中心 (D) に対して、フロントディファレンシャル (15) が有するペベルギヤの回転中心 (I) をオフセットして配置し、ペベルギヤとプロペラシャフト (13) とをトランスマッfia (14) を介して接続してもよい。



(84) 指定国(表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

添付公開書類:
— 國際調査報告書